

## Positionspapier

# Öffentlich zugängliche Ladepunkte und MsbG: Anwendbarkeit des Gesetzes und Änderungsbedarf

Berlin, 31. März 2020

## 1. Einleitung

Derzeit laufen die Arbeiten an der mess- und eichrechtskonformen Aus- und Umgestaltung der Messeinrichtungen für Elektromobilitätsladevorgänge an öffentlich zugänglichen Ladepunkten auf Hochtouren. Vor allem Hersteller und Ladepunktbetreiber investieren bereits jetzt aufwendig in die Ausgestaltung des zukünftigen Messkonzepts insbesondere bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten.

Diese Anstrengung soll sich auch in der Zukunft auszahlen können. Dafür ist ein inhaltlicher und zeitlicher Gleichklang der Entwicklung der unterschiedlichen Anforderungen, der Geräte und der Umsetzung notwendig. Für Messvorgänge in der Elektromobilität ist den weiteren Arbeiten ein gemeinsames Verständnis zugrunde zu legen hinsichtlich der Anwendbarkeit des Messstellenbetriebesgesetz (MsbG) auf öffentlich zugängliche Ladepunkte. Der BDEW vertritt hierzu folgendes:

- **Es ist zwischen Ladepunktzählern (Erfassung Ladestrom) und Netzzählern (Erfassung Letztverbrauch) zu unterscheiden. Der Anwendungsbereich des MsbG erstreckt sich auf Messeinrichtungen (auch als Zähler bezeichnet), die den Letztverbrauch aus dem Netz erfassen (Netzzähler).**

Da entsprechende Technik nicht in absehbarer Zeit zur Verfügung steht und die öffentliche Ladeinfrastruktur derzeit aufwendig umgerüstet wird, um die Eichrechtskonformität zu gewährleisten und den Ausbau öffentlich zugänglicher Ladepunkte weiter voranzubringen, sieht der BDEW es als unerlässlich an:

- **Die Ausnahmefristen für öffentlich zugängliche Ladepunkte in § 48 und § 19 MsbG bis 2025 zu verlängern**

Der gewollte Ausbau der Ladeinfrastruktur setzt Verlässlichkeit hinsichtlich der Rahmenbedingungen voraus. Dazu gehört auch, dass die Markterklärung des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) eine klare Aussage hinsichtlich des Einsatzbereiches der intelligenten Messsysteme trifft. Daher fordert der BDEW:

- **Die ausdrückliche Regelung der Anwendungsfälle in der Elektromobilität in der Markterklärung, insbesondere hinsichtlich der öffentlich zugänglichen Ladepunkte durch das BSI.**

Das vorliegende Positionspapier unterbreitet für diese Punkte konkrete Vorschläge<sup>1</sup>. Für die Umsetzung des MsbG im Bereich der öffentlich zugänglichen Ladepunkte für Elektromobilität muss außerdem ein belastbares Projektmanagement geschaffen werden, das die relevanten Organisationen und Stakeholder verzahnt, um verlässliche und praxisorientierte Lösungen zu finden.

---

<sup>1</sup> Die verwendeten Begriffe beziehen sich auf das Messstellenbetriebesgesetz, das Energiewirtschaftsgesetz, das Mess- und Eichgesetz, die Stromnetzzugangsverordnung und die Ladesäulenverordnung.

## 2. Einheitliches Verständnis zum Anwendungsbereich des MsbG

### 2.1. BDEW-Vorschlag:

Es ist zwischen Ladepunktzählern (Erfassung Ladestrom) und Netzzählern (Erfassung Letztverbrauch) zu unterscheiden. Zwischen den an der Umsetzung des MsbG beteiligten Behörden (BNetzA und BSI sowie BMWi) sollte folgendes Einvernehmen über die Auslegung des Gesetzes hergestellt werden:

**Fall 1:** Das MsbG ist nur auf energiewirtschaftlich abrechnungs- und bilanzierungsrelevante Zähler und damit auf den Letztverbrauch anzuwenden (**Entnahme aus dem Netz**).

**Fall 2:** Zähler, die ausschließlich den Strombezug für den Ladevorgang erfassen unterliegen nicht den Vorgaben des MsbG (Erfassung einzelner **Ladevorgänge**).

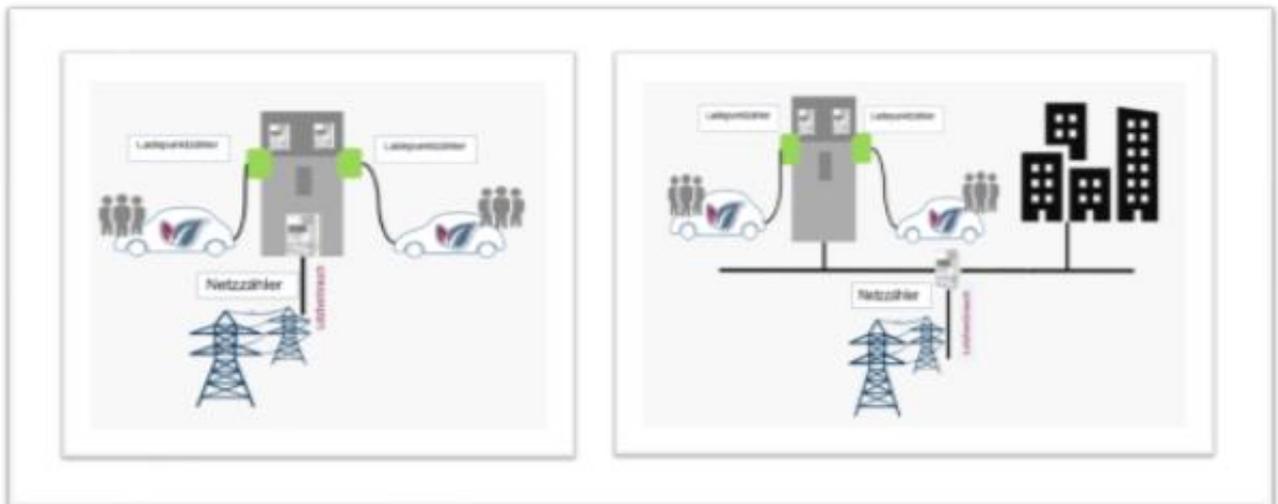


Abb. 1 Schematische Darstellung Netzzähler und Ladepunktzähler in unterschiedlichen Varianten<sup>2</sup>

### 2.2. Begründung

Die zügige Weiterentwicklung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur<sup>3</sup> und die möglichst effiziente Einbindung in das Stromnetz sind eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrswende und die Sektorenkopplung. Die Entwicklung und Anwendung neuer Technik setzt ein einheitliches Verständnis der gesetzlichen Vorgaben voraus. Die Erfahrung mit den Vorgaben für die intelligenten Messsysteme und für die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zeigt, dass die Abstimmung darüber so früh wie möglich erfolgen muss, um später Rückschläge zu vermeiden.

<sup>2</sup> Der Netzzähler kann dabei entweder in der Ladeinfrastruktur selbst verbaut sein oder an einem Netzübergabepunkt (z.B. rechte Abbildung: Kundenparkplatz).

<sup>3</sup> Unter dem Begriff **Ladeinfrastruktur** ist vorliegend eine Anlage zum Laden von Elektromobilen mit mehr als einem Ladepunkt zu verstehen.

Inhaltlich spricht für die vorgeschlagene Auslegung, dass die Elektromobilität im Rahmen des MsbG nur ein möglicher Anwendungsfall für den Einsatz von intelligenten Messsystemen ist. Wie bei anderen Anwendungsfällen ist hier je nach Einsatz der Ladeinfrastruktur zu unterscheiden zwischen den Anforderungen an die Messeinrichtungen bzw. -systeme und der Pflicht zum Einbau eines intelligenten Messsystems.

### Zu Fall 1: Anwendung des MsbG nur auf energiewirtschaftlich abrechnungs- und bilanzierungsrelevante Messeinrichtungen (Netzzähler)

Aus dem MsbG können sich nur dann Anforderungen an die Messeinrichtungen für die Messung der von einem Fahrzeug bezogenen elektrischen Energie ergeben, wenn diese Messeinrichtungen überhaupt dem Anwendungsbereich des MsbG unterliegen und die jeweiligen Zählpunkte<sup>4</sup> nach § 31 ff. MsbG mit intelligenten Messsystemen auszustatten oder bereits verbaute Messsysteme umzurüsten sind. Nicht jede Messeinrichtung in einer Kundenanlage ist auch energiewirtschaftlich relevant. Wenn die in der Messeinrichtung erhobenen Daten für die energiewirtschaftliche Abrechnung und Bilanzierung nicht relevant sind, fallen sie nicht in den Anwendungsbereich des MsbG (z.B. Kostenaufteilung, reine Information). In einer Kundenanlage können also alle oder nur bestimmte Messeinrichtungen bzw. Messsysteme in den Anwendungsbereich des MsbG fallen.

Hinsichtlich der Anwendbarkeit des MsbG auf die Elektromobilität ist daher zwischen dem Zähler, der den Bezug elektrischer Energie der Ladeinfrastruktur insgesamt aus dem Netz erfasst (siehe Abbildung: Netzzähler) und dem Zähler für die Messung der jeweils am Ladepunkt (Ladepunktzähler) an das Fahrzeug abgegebenen elektrischen Energie zu unterscheiden.

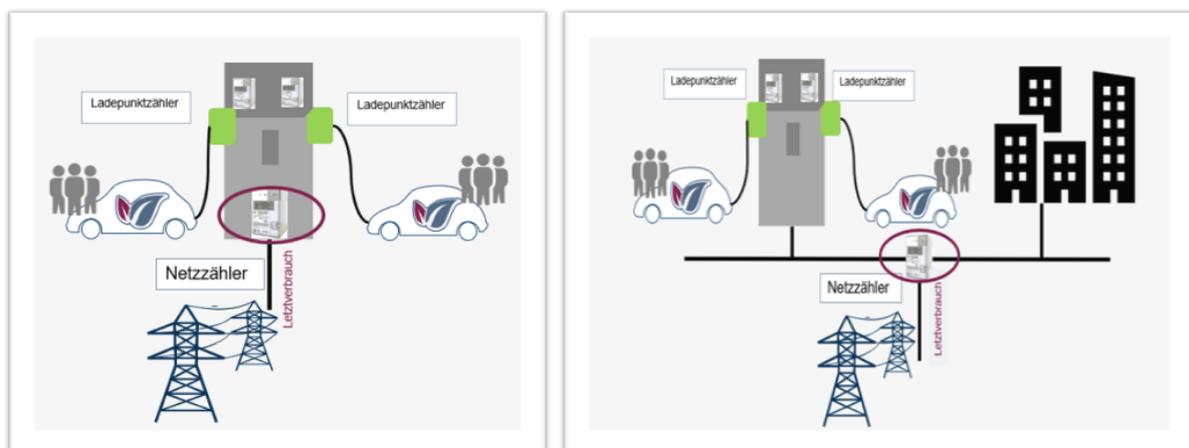


Abb. 2 Auf den Abrechnungs- und bilanzierungsrelevanter Netzzähler findet das MsbG Anwendung.

<sup>4</sup> In der Marktkommunikation je nach konkreter Situation als Mess- bzw. Marktlokationen bezeichnet.

Der Ladepunktzähler wird in der Regel energiewirtschaftlich nicht abrechnungs- und bilanzierungsrelevant sein. Auch öffentlich zugängliche Ladepunkte können, wie jede andere Verbrauchs- oder Einspeiseanlage, auf verschiedene Weise in das Energiesystem einbezogen sein:

- Sie können, wie dies bei vielen öffentlich zugänglichen Ladepunkten der Fall ist, über einen eigenen Netzanschluss mit dem Netz verbunden sein oder zumindest über einen eigenen Zählpunkt<sup>5</sup> nach § 20 Abs. 1d EnWG elektrische Energie aus dem Netz beziehen. Die Messeinrichtung, die den abrechnungs- und bilanzierungsrelevanten Bezug elektrischer Energie der Ladeinfrastruktur (z.B. mehrere Ladepunkte und Eigenverbrauch) aus dem Netz erfasst, unterfällt dem Anwendungsbereich des MsbG. (siehe Abbildung 1 linkes Bild).
- Sie können aber auch Unterabnehmer und damit Teil einer Kundenanlage sein ohne eigenen Netzanschluss und ohne eigenen Zählpunkt nach § 20 Abs. 1d EnWG (bei einigen Kundenparkplätzen). In diesem Fall ist der Gesamtverbrauch aller Ladepunkte ein Teil des gesamten Bezugs der Kundenanlage aus dem Netz. Nur der Bezug aus dem Netz insgesamt unterfällt dem Anwendungsbereich des MsbG. Der Bezug des einzelnen Ladepunkts oder der einzelnen Ladeinfrastruktur unterfällt dem MsbG nicht. (siehe Abbildung 1 rechtes Bild)

Öffentlich zugängliche Ladepunkte müssen darüber hinaus in der Lage sein, die Mengen und Zeiten für die einzelnen Ladevorgänge der verschiedenen Fahrzeugnutzer zu erfassen und zuzuordnen, soweit die Ladevorgänge abgerechnet werden sollen. Diese Daten wären wie nachfolgend erläutert wird, energiewirtschaftlich nicht abrechnungs- oder bilanzierungsrelevant.

### **Zu Fall 2: Messeinrichtungen, die ausschließlich den Bezug elektrischer Energie für den Ladevorgang erfassen unterliegen nicht dem MsbG (Ladepunktzähler)**

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur kann mehrere Ladepunkte umfassen, für die der Bezug jeweils separat gemessen wird. Sie sind von der Messeinrichtung zu unterscheiden, die der Erfassung des Bezugs elektrischer Energie des Ladepunktes und damit der Erfassung des energiewirtschaftlich relevanten Letztverbrauchs (§ 3 Nr. 25 EnWG) dient. Dieser setzt sich zusammen aus der an den Fahrzeugnutzer am Ladepunkt abgegebenen Menge und dem Eigenverbrauch der Ladeinfrastruktur selbst.

---

<sup>5</sup> Hinweis: Den Begriff „Zählpunkt“ verwendet der Text des § 20 Abs. 1d EnWG. Im Rahmen der energiewirtschaftlichen Marktkommunikation findet dieser Begriff keine Verwendung mehr. Bei einer separaten Abrechnung wäre dies eine Marktlotation.

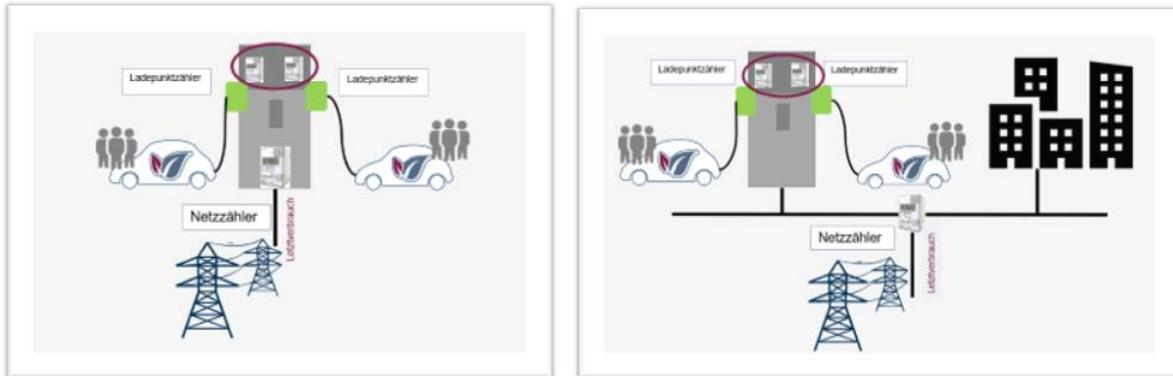


Abb. 3 Ladepunktzähler (nicht energiewirtschaftlich abrechnungs- und bilanzierungsrelevant)

Die Messeinrichtungen, die ausschließlich der Erfassung des Ladestroms (der elektrischen Energie, die an den Fahrzeugnutzer abgegeben wird) dienen, unterliegen nicht dem Anwendungsbereich des MsbG. Es handelt sich nicht um die Erfassung von Letztverbrauch. Die an diesen Messeinrichtungen erhobenen Daten werden vor allem benötigt für die Abrechnung der Mobilitätsdienstleistung gegenüber dem Fahrzeugnutzer. Sie fließen weder in die energiewirtschaftliche Bilanzierung ein, noch werden auf ihrer Grundlage Netznutzungsabrechnungen erstellt. Sie fließen aus diesem Grund auch nicht in die energiewirtschaftliche Marktkommunikation ein. Auch die entsprechenden Festlegungen gelten für diesen Datenaustausch nicht.

Die Lieferung vom Ladepunkt an den Fahrzeugnutzer ist nicht in den Anwendungsbereich des MsbG einbezogen. Darüber hinaus definiert § 3 Nr. 25 EnWG ebenso wie § 2 Nr. 8 MsbG, dass Letztverbraucher im Sinne des EnWG unter anderem derjenige ist, der Energie für den Betrieb von Ladepunkten zur Versorgung von Elektrofahrzeugnutzern bezieht. Dies ist der Ladepunktbetreiber und nicht der Fahrzeugnutzer oder -halter.

Dazu passt, dass sich auch alle Ausstattungspflichten des MsbG dem Wortlaut nach, nur auf Zählpunkte des Letztverbrauchers beziehen. Die energiewirtschaftsrechtlichen und messstellenbetriebsgesetzlichen Pflichten enden damit am Ladepunkt. Viele Regelungen des MsbG wären hinsichtlich der Messeinrichtungen einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur mit mehreren Ladepunkten und jeweils mehreren eigenen Messeinrichtungen auch gar nicht umsetzbar. Dies ist vor allem den speziellen Anforderungen insbesondere zum Datenaustausch geschuldet. Hier haben die öffentlich zugänglichen Ladepunkte nach der Ladesäulenverordnung besondere Anforderungen zu erfüllen.

Daher unterscheidet sich bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten die Ausgangslage stark von anderen Letztverbrauchsfällen. An öffentlich zugänglichen Ladepunkten müssen Daten ständig wechselnder Fahrzeugnutzer erfasst werden. Deswegen ist der genaue Zeitpunkt des Ladevorgangs ein relevantes Datum. Außerdem kann für die Abrechnung der Mobilitätsdienstleistung auch die Parkzeit als Größe relevant sein. Zudem ist eine eindeutige und sichere Identifizierung des Ladenden und die jeweilige Zuordnung zum Ladevorgang erforder-

lich. Im Rahmen des sogenannten ad-hoc- oder punktuellen Ladens muss das Laden und Bezahlen auch ohne Identifizierung möglich sein, aber der Ladevorgang auch im Nachhinein zugeordnet werden können. Für die Erfüllung dieser sich aus der Ladesäulenverordnung ergebenden Anforderungen müssen daher andere bzw. zusätzliche Daten erhoben sowie sicher und zuordenbar gespeichert werden. Auch die Granularität der Daten unterscheidet sich von der für eine normale Energiebelieferung an Endkunden.

Diese Daten sind energiewirtschaftlich nur hinsichtlich der Menge der bezogenen elektrischen Energie und dann auch nur in ihrer Gesamtheit (alle Ladevorgänge und Verbrauch der Ladeinfrastruktur selbst) relevant. Diesen Gesamtbezug der Ladeinfrastruktur liefert heute grundsätzlich der Lieferant an den Betreiber der Ladeinfrastruktur. So kann sich zwar der Elektromobilitätsprovider (EMP – Vertragspartner des Fahrzeugnutzers) an der Ladesäule und an jedem Ladepunkt ändern, der Ladepunkt bzw. der für den Gesamtverbrauch der Ladeinfrastruktur relevante Zählpunkt bleibt aber energiewirtschaftlich dem Lieferanten des Charge Point Operator (CPO) und dessen Bilanzkreis zugeordnet. Es bringt also heute nicht jeder EMP „seinen eigenen Lieferanten“ mit. Ein derartiger Wechsel zwischen den Lieferanten je nach EMP und Ladevorgang ist zumindest derzeit nicht möglich.

### **3. Verlängerung der Fristen in § 48 und § 19 MsbG**

#### **3.1. BDEW-Vorschlag:**

Da entsprechende Technik nicht in absehbarer Zeit zur Verfügung steht und die öffentliche Ladeinfrastruktur derzeit aufwendig umgerüstet wird, um die Eichrechtskonformität zu gewährleisten und den Ausbau öffentlich zugänglicher Ladepunkte weiter voranzubringen, sieht der BDEW es als unerlässlich an, § 48 und § 19 Abs. 5 MsbG wie folgt zu ändern:

#### **§ 48 Übergangsvorschrift**

*Messsysteme, die ausschließlich der Erfassung der zur Beladung von Elektromobilen entnommenen oder durch diese zurückgespeiste Energie dienen, sind bis zum 31. Dezember 2020 **und an öffentlich zugänglichen Ladepunkten bis 2025** von den technischen Vorgaben des Teils 2 Kapitel 3 ausgenommen. Diese Ausnahme ist nicht anzuwenden, wenn ihre Nutzung unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen der Elektromobilität mit unverhältnismäßigen Gefahren verbunden ist, die im Verfahren nach § 26 Absatz 1 festgestellt und bekannt gemacht werden.*

#### **§ 19 Allgemeine Anforderungen an Messsysteme**

[...]

*(5) Messsysteme, die den besonderen Anforderungen aus den Absätzen 2 und 3 nicht entsprechen, dürfen noch bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik nach § 30 die technische Möglichkeit des Einbaus von intelligenten Messsystemen feststellt, mindestens jedoch bis zum 31. Dezember 2016, im Falle*

des § 48 bis zum 31. Dezember 2020 **und für öffentlich zugängliche Ladepunkte bis 2025**, eingebaut und bis zu acht Jahre ab Einbau genutzt werden,

[...]

### **3.2. Begründung**

Für Messeinrichtungen (Zähler) und Messsysteme, für die das Messstellenbetriebsgesetz Anwendung findet, gelten die dort vorgesehenen allgemeinen Vorgaben zur Ausstattungspflicht für grundzuständige Messstellenbetreiber einerseits und Duldungspflicht für Anschlussnutzer und Letztverbraucher andererseits. Dies gilt auch für Anwendungsfälle in der Elektromobilität und damit für die Messung des Strombezugs öffentlich zugänglicher Ladepunkte aus dem Netz (Netzzähler). Darüber hinaus sieht § 48 MsbG eine spezielle Übergangsvorschrift für Elektromobilität vor. Die darin genannte Übergangsfrist läuft Ende dieses Jahres ab.

#### **a) Ausstattungs- und Duldungspflicht**

Die für öffentlich zugängliche Ladepunkte verwendeten fernauslesbaren Messeinrichtungen sind in der Regel als Messsysteme im Sinne des MsbG anzusehen. Diese Messsysteme müssen – wie alle anderen Messsysteme – den BSI-Anforderungen (Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik) entsprechen, soweit die Bestandsschutzregelung nach § 19 Abs. 5 MsbG nicht oder nicht mehr greift. Nach dem oben Gesagten wird dies im Bereich der öffentlich zugänglichen Ladepunkte vor allem für die Netzzähler gelten.

#### **b) Bestandsschutz**

Nach der Bestandsschutzregelung in § 19 Abs. 5 MsbG dürfen Messsysteme bis zur Markterklärung (Feststellung der technischen Möglichkeit des Einbaus von intelligenten Messsystemen des BSI nach § 30 MsbG) für den jeweiligen Anwendungsfall eingebaut und bis zu acht Jahre ab Einbau genutzt werden. Für Ladepunkte legt § 48 MsbG eine Übergangsregelung fest, die diesen Zeitpunkt auch für den Einbau nicht konformer Geräte mindestens auf den 31. Dezember 2020 verschiebt. Damit sind zwei Bedingungen für das Vorliegen der Ausstattungspflicht- und Duldungspflicht sowie zugleich für den Beginn des Laufs der Bestandsschutzfrist maßgeblich:

- Die Markterklärung für Anwendungsbereich der Elektromobilität liegt vor  
**und**
- der 31. Dezember 2020 ist abgelaufen.

Der angegebene Zeitpunkt ist bisher nicht erreicht, so dass derzeit weder Einschränkungen für den Einbau herkömmlicher Messsysteme noch eine Ausstattungsverpflichtung für intelligente Messsysteme für den Anwendungsbereich der Elektromobilität bestehen. Hinsichtlich der Markterklärung geht der BDEW ebenfalls davon aus, dass die technische Verfügbarkeit

von intelligenten Messsystemen für den Anwendungsbereich der Elektromobilität nicht festgestellt ist.

### **c) Fristverlängerung**

Bisher stehen für den Anwendungsfall der Elektromobilität insbesondere hinsichtlich der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur – auch wegen des fehlenden einheitlichen Verständnisses des MsbG – die Anforderungen an die Messsysteme noch nicht fest. Ein einheitliches Verständnis dieser Anforderungen ist die Grundvoraussetzung für eine konsistente Anwendung. Auf dieser Grundlage legt das BSI technische Eckpunkte oder Technische Richtlinien fest und die Hersteller entwickeln entsprechende Geräte. Erst dann können sie auf dem Markt angeboten werden. Entsprechende Anforderungen werden für die Elektromobilität derzeit in einem mehrstufigen Prozess entwickelt, der in eine Anpassung der Technischen Richtlinie des BSI mündet (Ablauf u.a. BSI/BMWi Task Force Smart Mobility, BMWi AG Gateway-Standardisierung, Verabschiedung im Ausschuss Gateway-Standardisierung nach § 27 MsbG). Es ist daher nicht bis zum Januar 2021 damit zu rechnen, dass entsprechende Geräte für öffentlich zugängliche Ladepunkte verfügbar sind, die dann ab diesem Zeitpunkt auch verbaut werden könnten, zumal derzeit mit zusätzlichen Verzögerung wegen der aktuellen Situation im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zu rechnen ist und geplante Sitzungen verschoben werden müssen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur derzeit mit hohem zeitlichen und finanziellen Aufwand eichrechtskonform umgestaltet wird und die bestehenden Umrüstungspläne entsprechende Fortentwicklungen nicht berücksichtigen können.

Für die öffentlich zugänglichen Ladepunkte sollte das MsbG daher mit der Verlängerung der Frist eine verlässliche und sichere Grundlage schaffen. Nur so lässt sich sicherstellen, dass die jetzt für das Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten entwickelten Geräte für einen Mindestzeitraum unabhängig von dem genauen Inhalt der Markterklärung bis zum Jahr 2025 verbaut und genutzt werden können.

Daher erscheint eine Verlängerung der Übergangsregelung für öffentlich zugängliche Ladepunkte bis 2025 und eine entsprechende Anpassung der Bezugnahme in § 19 Abs. 5 MsbG sinnvoll, um einen zeitlichen Gleichlauf der Regelungen herzustellen und Investitionssicherheit zu schaffen.

Ein wichtiger Beweggrund ist dabei auch, dass mit dem Instrument der Markterklärung des BSI in verschiedener Form Unsicherheit verbunden ist. Zum einen ist offen, wann die Erklärung für den jeweiligen Einsatzbereich kommt. Die Erfahrung zeigt, dass sie immer wieder angekündigt und dann um einige Monate verschoben wurde. Zum anderen kann auch der konkrete Inhalt der Markterklärung wie dargestellt Fragen aufwerfen, wenn sich der Anwendungsbereich nicht durch eine ausdrückliche Regelung, sondern erst durch Auslegung ergibt, wie bei der Markterklärung vom Januar bzw. Februar 2020.

## **4. Ausdrückliche Regelung der Anwendungsfälle in der Markterklärung**

### **4.1. BDEW-Vorschlag:**

Der gewollte und dringend gebrauchte Ausbau der Ladeinfrastruktur setzt auf jeder Ebene Verlässlichkeit hinsichtlich der Rahmenbedingungen voraus. Dazu gehört unabhängig von der geforderten Verlängerung auch, dass die Markterklärung des BSI eine klare Aussage hinsichtlich des Einsatzbereiches der intelligenten Messsysteme insbesondere hinsichtlich der öffentlich zugänglichen Ladepunkte trifft. Daher fordert der BDEW:

**Das BSI muss in der Markterklärung eine ausdrückliche Aussage zum Anwendungsbereich in der Elektromobilität treffen, insbesondere hinsichtlich der öffentlich zugänglichen Ladepunkte.**

### **4.2. Begründung**

Die Ausstattungspflicht nach der nun veröffentlichten Markterklärung des BSI vom 31. Januar 2020 umfasst ausschließlich Messstellen von Letztverbrauchern in der Niederspannung von höchstens 100.000 kWh Jahresverbrauch, wenn bei diesen Messstellen keine Vereinbarung nach § 14a EnWG vorliegt und keine registrierende Lastgangmessung erfolgt. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist in der Feststellung (Tenor der Allgemeinverfügung) selbst nicht erwähnt.

Der BDEW geht aber davon aus, dass die Markterklärung die Ladeinfrastruktur nicht erfasst, da die Marktanalyse für diese Anwendungsfälle das Vorliegen der Voraussetzungen ausdrücklich nicht feststellt. Wegen der in § 48 MsbG festgelegten Übergangsfrist wirkt sich dies bisher nicht aus. Der BDEW plädiert aber nachdrücklich dafür, dass die Elektromobilität zukünftig als Anwendungsfall im Tenor der Markterklärung selbst ausdrücklich benannt und eindeutig klargestellt wird, ob und für welche Fälle die Feststellung der technischen Verfügbarkeit erfolgt ist oder nicht.

### **Ansprechpartner:**

Geertje Stolzenburg  
Telefon: +49 30 300199-1513  
Geertje.Stolzenburg@bdew.de

Dr. Jan Strobel  
Telefon: +49 30 300199-1650  
Jan.Strobel@bdew.de